

УДК 947(470)«17-19»

DOI: 10.25730/VSU.2070.21.062

## Искалеченные и погибшие: трагические аспекты дорожной повседневности в России XIX – начала XX века

**В. А. Коршунков**

кандидат исторических наук, доцент, Вятский государственный университет.  
Россия, г. Киров. E-mail: vla\_kor@mail.ru

**Аннотация.** «Культура дороги», «традиционная культура путешествия», «дорожная традиция» России и обстоятельства дорожных передвижений в Российской империи стали изучаться историками, антропологами, этнографами только с конца прошлого века. В научной и научно-популярной литературе обычно не уделяется внимание угрозам жизни и здоровью тех, кто в XIX – начале XX в. пользовался гужевым транспортом или ездил верхом. В этой статье рассмотрены угрозы не от разбойных нападений или иных чрезвычайных ситуаций, а от тех постоянных и повсеместных обстоятельств, которые делали почти всякий путь непредсказуемым и опасным.

Эта тематика исследуется с привлечением обобщенных данных, которые были собраны до революции чиновниками на местах и служащими статистических комитетов. Кое-что было тогда же опубликовано, многое отложилось в архивных делах. При всей условности содержащихся в официальных документах данных их анализ позволяет выявить тенденции и проследить сравнительные соотношения (например, смертность на дорогах на фоне иных смертельных случаев). Очень важны также и впечатления современников, которые содержатся в мемуарах, переписке, публицистике. Существенным дополнением являются произведения художественной литературы. При этом важно, чтобы дорожная тематика в личных документах и в нарративных источниках не являлась основной, сюжетообразующей.

Выясняется, что проезд в повозке, санях либо верхом на лошади в XIX – начале XX в. оказывался ничуть не менее опасным для жизни, чем в наше время быстрое движение на мотоцикле или автомобиле. При гораздо меньших, чем сейчас, скоростях случалось множество ситуаций, грозивших фатальными последствиями. Столкновения при встрече и обгоне, переворачивание экипажей, внезапные поломки на всем скаку бывали происшествиями повседневными. Верховые и ямщицкие лошади – животные крупные, сильные, с крепкими копытами – тоже могли быть причиной увечий и даже гибели. И это вдобавок к тому, что всякий продолжительный путь и без того доставлял множество неудобств и неприятностей. Между тем, если не учитывать этот аспект дорожной повседневности, историкам будут не вполне ясны особенности управления Российским государством и условия его функционирования даже в то сравнительно позднее время. В самой обширной стране мира поддержание единства и связности территории (при несовременных средствах сухопутного передвижения) являлось важнейшей и очень непростой задачей.

**Ключевые слова:** дорожная традиция, дорожное движение, повседневная жизнь, дорожные инциденты, архивные документы, мемуары.

– От чего он умер? – спросил я женщину, кивнув головой на могилу ее сына.

– Лошади раздавили... – кратко сказала она и погладила землю холма своей морщинистой рукой.

*М. Горький. Колюша. набросок (1895)*

Россия – страна просторов. Нити не слишком хорошо оборудованных дорог едва-едва стягивали обширные и разнообразные провинции огромного государства. Постоянными переходами и разъездами были заняты миллионы людей. По Российской империи скакали купцы и чиновники, тянулись полки солдат и партии арестантов, странствовали паломники и бродяги. На путях тут и там встречались коварные места – например, крутые спуски, дурные деревянные мосты, трактиры, где приходилось соседствовать с подозрительными людьми, темные чащи, в которых укрывались шайки разбойников. Но и сама ситуация привычного дорожного движения постоянно и непредсказуемо грозила обернуться фатальными неприятностями.

Так называемые «культура дороги», «традиционная культура путешествия», «дорожная традиция» России и шире – обстоятельства дорожных передвижений в Российской империи – стали изучаться историками, антропологами, этнографами с конца прошлого века [5; 7; 8; 16; 17; 18; 22; 23; 40; 41]. Однако в научной и научно-популярной литературе обычно не уделяется

внимание угрозам жизни и здоровью тех, кто в XVIII – начале XX в. пользовался гужевым транспортом или ездил верхом. Имеются в виду угрозы не от разбойных нападений или от иных чрезвычайных ситуаций, а от ежеминутных и повсеместных обстоятельств, которые сами по себе делали почти всякий путь непредсказуемым и опасным. Между тем, если не учитывать этот аспект дорожной повседневности, будут не вполне ясны особенности управления обширнейшим в мире государством и его функционирования даже в сравнительно позднее время (всего-то несколько десятилетий назад).

На уровне губернии эту тему можно исследовать, используя обобщенные данные, собранные местными чиновниками и служащими статистических комитетов. Кое-что было тогда же опубликовано, многое отложилось в архивных делах. При всей условности имеющихся в официальных документах чисел, анализируя их, можно выявить основные тенденции и проследить сравнительные соотношения (например, смертность на дорогах на фоне иных смертельных случаев). Еще очень важны живые впечатления современников, которые содержатся в мемуарах, переписке, публицистике. Существенным дополнением к ним станут произведения художественной литературы, в которых тут и там рассыпаны описания, упоминания, мимолетные зарисовки. При этом важно, чтобы дорожная тематика в личных документах и в нарративных источниках не являлась основной, сюжетообразующей. Дело в том, что дурное замечалось и отмечалось чаще, тем более когда речь заходила о путешествиях. Увечья и гибель на дорогах, несомненно, обращали на себя внимание и запоминались, чтобы сразу или после отразиться в текстах, которые стали нашими источниками.

Педагог К. А. Луппова (1864–1931), жившая в г. Вятке, в письме от 21 октября 1920 г. рассказывала о двухнедельной командировке в Уржум, Нолинск, Медведок и Аркуль: «Всю дорогу на лошадях. Дорога очень хорошая, местами очень живописная, но везут большей частью в телегах и в редких случаях в плетенке<sup>1</sup>. <...> В одном месте меня вывалили, и заднее колесо телеги переехал мне ногу в коленке. Ногу, разумеется, сильно вздуло, но постепенно все проходит...» [2, с. 159]. Несмотря на осеннюю погоду, дорога была неплоха. Тем не менее, случилось неприятное происшествие.

Падения во время езды случались нередко (чаще зимой), но не каждый раз человек при этом попадал под повозку. В одной крестьянской семье из Костромской губернии в начале 1930-х гг. было девять детей. Как-то раз они «дурели» на телеге. Лошадь понеслась, двухгодовалый малыш скатился с повозки прямо под колесо и погиб<sup>2</sup>. Учительница Луппова еще легко отделалась – на дорогах бывали инциденты куда опаснее. И нередко страдали те люди, которые вынуждены были много разъезжать – чиновники, офицеры, священники, учителя<sup>3</sup>.

Корреспондент газеты «Вятская речь» в январе 1914 г. припоминал «недавний возмутительный случай с народной же учительницей в Сарапульском уезде, окончившийся смертью учительницы Колчиной. По сообщению сарапульских газет, дело было в следующем. Учительница Жужге-Пельгинской земской школы М. А. Колчина и В. Багаева на святки возвращались в Сарапул. Ехали на одной лошади (в санях-кошевке. – В. К.).

Колчина везла с собой трехлетнюю дочурку. Около села Пурги путникам встретился обоз с вином. От удара отвода кресел кошевка с учительницами перевернулась и упала в канаву, придавив спутниц и их ямщика. А возчики, столкнувшись учительниц в канаву, как ни в чем не бывало поехали дальше.

В результате Колчина задохнулась, Багаеву же насилу привели в чувство. Труп Колчиной был отправлен в с. Пургу» [9, с. 3].

<sup>1</sup> Разновидность повозки, с плетеным из прутьев кузовом. Этот вятский термин не отмечен в диалектных словарях, ср. казанское «плетёнка» (тарантас с обшитым сиденьем) [33, с. 121]. На Вятке говорили также «плетюшка» [30, с. 64; 33, с. 132].

<sup>2</sup> Записано автором от А. М. Молодцова (1963 г. р.) в г. Кирове (Вятке) в 2021 г., по воспоминаниям его отца Михаила Ивановича Молодцова (1929–2009, уроженца д. Жары Молвитинского района Костромской губернии), который рассказывал о своей семье.

<sup>3</sup> Именно инспектор народных училищ Слободского уезда Вятской губернии И. М. Софийский в феврале 1892 г. оказался в неприятной ситуации, когда его на узком заснеженном пути не пропускал свадебный поезд [18, с. 565–566; 19, с. 127–128]. А некий сельский священник, скрывшись под латинским псевдонимом, в феврале 1917 г. опубликовал в «Вятских епархиальных ведомостях» заметку, в которой поведал о том, как он предложил старику-нищему за умеренную плату натоптать на нескольких зимних дорогах разъезды, по четыре на каждую версту, чтобы встречным было легче пропускать друг друга [18, с. 274–276].

Это был «обоз с вином», то есть, применительно к нынешнему словоупотреблению, перевозивший спирт или водку. «Пьяные» обозы были сущим бедствием на тогдашних дорогах. В романе М. Н. Загоскина «Русские в начале осмнадцатого столетия» (1848) есть эпизод: ранней весной 1711 г. в Москве такой обоз на своем пути опрокинул экипаж, в котором ехал молодой офицер. Загоскин уверял, что нравы за два последних столетия не изменились. По его словам, всякий москвич, который проезжает «в базарный день от Москворецкого моста по Пятницкой, знает, что такое эти бесконечные обозы, а особливо едущие порожняком, которые скачут иногда сломя голову, потому что лошадьми или вовсе никто не правит, или правят мужички под хмельком, для которых в эту минуту море по колено».

Окончивший Вятскую духовную семинарию С. И. Сычугов (1841–1902) в своих мемуарах живописал алкогольные подвиги семинаристов: «...Особенно грандиозных размеров пьянство достигало в дни отпуска на святки и на летние каникулы: начиналось оно слегка еще в городе, достигало же своего апогея на первых от него станциях. Дикое и даже ошеломляющее впечатление на проезжающих производил поезд в 30–40 повозок с доброю сотней пьяных пассажиров, мчавшихся во весь опор с гиканьем, песнями и площадною бранью. Хорошее, должно быть, впечатление производили на народ эти оргии будущих его пастырей» [35, с. 194]. Буйные бурсаки воспроизводили тот устойчивый тип поведения, который был свойственен и рекрутам, и вообще всяким сплоченным молодым мужским компаниям, отправлявшимся в дальний путь. Вообще в пути поведение человека заметно меняется, оно становится не таким, как в обычное время, в «домашней» жизни [16, с. 10–62; 18, с. 295–303; 38]. А уж тем более когда собираются веселые друзья-однокашники.

О случившемся с ним и его спутниками в пути несчастье вспоминал председатель Тверского губернского комитета А. М. Унковский, которого отправили в 1860 г. в вятскую ссылку: «Приехал я в Вятку с двумя жандармами в начале марта. Неизменное общество жандармов сопровождало меня до места ссылки. Первые дни я еще сносил это общество, слушая потешные рассказы про их начальников, но потом скука стала одолевать. Впрочем, недолго я скушал, некогда было, экипаж мой свалился в овраг вместе с моим милым обществом. Один из жандармов сильно ушибся, другой напоролся, чуть живого дотащили до ближайшей станции, шествуя добрых 7 верст; лошадей искалечило, – словом, бед не обернуться, сколько их было» [28, с. 89]<sup>4</sup>.

Вятский юрист и мемуарист А. А. Прозоров повествовал, как он в 1870-х гг. совершал пасхальные визиты. Нужно было спешить, потому что приходилось делать десятки заездов по разным адресам. «Проезжая на Пасхе по одной из отдаленных улиц, я заметил, что одна из дышловых лошадей моего экипажа ленится, задумал ее понудить и с этой целью взял с козел кнут и, стоя на левой ногой на подножке экипажа, а левой рукой держась за козла, правой размахнулся кнутом. Лошади дернули, и в этот момент подножка погнулась, моментально сообразив, что вследствие неудобного нагиба через руку мне придется перевернуться и попасть под колесо, я выпрыгнул из экипажа и попал на склон пригорка, покрытого молодой травой, ноги поскользнулись, и я упал» [30, с. 61]. Вывих, перелом – и несколько месяцев до полного выздоровления. Но хоть под колесо не угодил.

Служащие Вятского губернского статистического комитета подсчитывали, среди прочего, количество погибших в результате различных дорожно-транспортных происшествий. Согласно их данным, всего в губернии за 1858 г. было 525 «нечаянных смертных случаев». Из этого числа пять человек «задавленных опрокинувшимися возами» и еще пять «умерших от падения с экипажей». Примечательно различие двух этих видов дорожных происшествий. Кроме того, отдельно было учтено восемь человек «убитых лошадьми» [34, с. 222–223]. Например, летом 1857 г. в Вятской губернии произошли три несчастных случая: «...Кр[естьянка] Котельн[ического] уезда Береснева найдена в поле мертвою, лежащую под ногами упавшей своей лошади, впряженной в телегу, которая опрокинута вверх колесами, при осмотре же тела Бересневой оказалась одна нога переломленною в колене и на многих частях корпуса замечены знаки, происшедшие от ушибов» [12, с. 200]; «...В Яранском уезде крест[ьянка] Полянина найдена мертвою в лесной даче (разновидность лесных угодий. – В. К.) под возом мху, которым вероятно она задавлена...» [11, с. 235]; «...Котельнического уезда крест[ьянин] Титов найден мертвым на Московском тракте, а близь него три его лошади,

<sup>4</sup> Высылка А. М. Унковского в Вятку отразилась в 4-й главе «Дневника провинциала в Петербурге» (1872) М. Е. Салтыкова-Щедрина, который сам побывал в вятской ссылке.

из коих две были запряжены в опрокинутый тарантас, а третья ходила по дороге...» [13, с. 262]. В декабре 1858 г. «один [человек], при спуске с горы, упал с воза и убит понесшеюся под гору лошадью...» [26, с. 37]. Могло случаться и такое: «Крестьянка Сарапульского уезда, Нечкинской волости, деревни Докши, имевшая 80 лет от роду, проходя по улице в своей деревне, вероятно не успела уйти от проезжавшего по деревне извоза, попала под воз с железом, была смята этим возом и через 9 дней после того умерла» [14, с. 18].

Вот некоторые сохранившиеся в архивных делах краткие описания несчастных случаев во время движения или просто «от лошадей». Согласно рапортам, поданным из Яранского полицейского управления в канцелярию вятского губернатора, в 1869 г. «8 мая днем убит лошадью крестьянский сын починка Ушакова Ернурской волости Федор Ильин Бахтин, имевший от роду 10 лет, который на лошади той боронил в поле землю»; 29 июня «крестьянская женка Кундыжской волости, починка Пичуры Степанида Никифорова убита лошадьми, быв выброшена ими на дорогу». Возраст Степаниды – 31 год [39, ф. 582, оп. 60, д. 279, л. 217, 373]. Уржумский уездный исправник в том же 1869 г. доносил вятскому губернатору: «...Крестьянин Лебяжской волости, починка Третнего, выселка Гарей Кирило Гурьянов Окунев, с работницею своею Натальей Антоновой, ехавши утром... в поле на телеге за снопами, дорогою упал с телеги на землю, и при этом задние колеса телеги перешли чрез шею, от чего в 4 часа по полудни и помер» [39, ф. 582, оп. 60, д. 288, л. 202–202 об.].

Нередко к стычкам и увечьям приводили традиционные праздничные катания на лошадях. В 1893 г. в рапорте елабужского уездного исправника губернатору говорилось: «...4 февраля в 5 час[ов] пополудни проживающий в селе Грахове земский начальник 1 участка Елабужского уезда г. Маньковский, управляющий имением г-жи Шамшиной Кафтанников и диакон села Грахова Курочкин по случаю масляницы катались в одних санях в тройку и, проезжая улицей по селу Грахову, смяли пристяжной лошадью проходившего по улице в пьяном виде крестьянина села Грахова Николая Ефимова Грахова (74 л[ет])». Тут важны детали: едут большие люди (выпившие или нет – не отмечено), а старик, дескать, пьян. Его задела пристяжная – значит, не прямо на него наехали, а только боком затронули. И дальше: «Когда последнего после полученного удара унесли с улицы в Граховскую земскую больницу для подачи медицинской помощи, куда также зашел г. Маньковский, желая убедиться, в каком положении находится Грахов, то в то время прибежали в больницу сыновья Грахова Константин и Степан Николаевы в пьяном виде, и последний из них нанес г. Маньковскому кулаком по голове два сильных удара» [39, ф. 582, оп. 64 а, д. 13, л. 18–18 об.].

Сообщения о дорожных происшествиях отмечались в тогдашних газетах, и праздная публика всегда обращала на них внимание. В рассказе Н. В. Успенского «Деревенская газета» (1860) приводится пародийная заметка: «14 июля. За селом Горловым (во время храмов. праздника) помещик Ч. вывалился из своего экипажа и сломал себе шею. Уездный доктор ежедневно бывает у больного и советует ему не употреблять в будущее время спиртных напитков: насчет же шеи уверяет, что она будет кривая» (курсив автора. – В. К.).

23-летняя А. Ф. Тютчева в начале января 1853 г. направлялась из семейного поместья Овстуг Орловской губернии в Москву, а оттуда в Петербург к императорскому двору для службы в качестве фрейлины. Тютчева вспоминала: «Мне доставляло удовольствие давать большие начай (так! – В. К.) ямщикам, чтобы они гнали лошадей во весь дух, и я достигла того, что в ночь перед нашим приездом в Москву, около Подольска, я очутилась вместе с своим опрокинутым возком в глубоком овраге, с контуженой головой. Василий Кузьмич в полном отчаянии подобрал меня и уложил в кибитку, в которой я и доехала до Москвы. Здесь я, совсем разбитая, причалила к своей тетушке, сестре отца, г-же Сушковой. Вид у меня, очевидно, был очень плачевный, ибо добрая тетушка расстроилась и немедленно велела поставить мне к голове пивяки, которые оказались очень кстати» [37, с. 17; ср. с. 115].

Да, во время зимних путешествий люди сильно страдали от морозов и ветров. Но еще хуже бывали падения (тем более, как в случае с Тютчевой, – в глубокий овраг). Подчас такое кончалось увечьями. Тютчева-то была молодая, она в Москве быстро пришла в себя. Немецкий ученый Д. Г. Мессершмидт в декабре 1726 г., возвращаясь из сибирской экспедиции, проезжал по ямской дороге из Соликамска в Хлынов. В его дневнике имеются лаконичные записи о том злополучном пути. Тащились медленно, с поломками и задержками. На снежных ухабах сани переворачивались постоянно. А 29 декабря пробирались до Карино около восьми часов по такой плохой дороге, что сани опрокидывались, как подсчитал дотошный Мессершмидт, двадцать раз [25, с. 89, 92, 98, 99, 100, 101, 103].

Но иной раз падения с невысоких саней в пышные мягкие сугробы только веселили путников. В 1879 г. 26-летнего ссыльного литератора В. Г. Короленко переместили из г. Глазова Вятской губернии, где он отбывал наказание, в самую отдаленную часть Глазовского уезда – на северо-восток, в Березовские Починки. В письме к родным из Починков 29 октября 1879 г. он сообщал о путешествии туда из Глазова, уже по зимнику: «Путь стоял недурной, и ехали мы без особых приключений, если не считать того, что я, по непривычке к дровням здешним, на всяком угоре выскакивал с дровней, точно мяч, и весь вывалился в снег» [15, с. 70]<sup>5</sup>.

Актриса П. И. Орлова-Савина (1815–1900) в написанной под конец жизни «Автобиографии» рассказывала о поездке из Киева в Одессу в 1840-х гг. Она сокрушалась, что тогда «во время дороги вытерпела много неприятностей». Реки разлились, мосты были снесены. Переправлялись через потоки поодиночке, вброд. Ехали и по ночам, причем Орлова-Савина с ее попутчицей (та путешествовала с детьми с прислугой) «попеременно не засыпали, боясь какой-нибудь случайности». Случайность, чуть не ставшая трагедией, и произошла. Когда ночью они, утомленные, все же задремали, сломалось крепление передних колес, и тарантас рухнул на бок. Вещи, которыми тарантас был нагружен, придавили саму Орлову-Савину и кормилицу с младенцем-девочкой: «Я, лежа внизу всего и всех, чувствовала, что задыхаюсь, и более от мысли, что если мне так тяжело, то что же будет с крошечной девочкой, лежащей под такой тяжестью. <...> У нас была одна мысль, что ребенок задохся». Но обошлось. По ее словам, «ангел-хранитель сохранил младенца от неизбежной смерти» [27, с. 214–215].

Во многих свидетельствах говорится, что при падении повозки можно не то чтобы быть раздавленным, а задохнуться (как и в упомянутом выше трагическом случае с сарапульской учительницей М. А. Колчиной). Смерть в дороге довольно часто была именно такой: сдавит грудь навалившимися вещами, и если кто-либо сразу же не придет на помощь, то и конец.

Революционер С. С. Синегуб (1851–1907), осужденный в 1878 г. на каторжные работы, вместе с некоторыми товарищами и в сопровождении жандармов направлялся в Сибирь летним путем. Он вспоминал: «Из Томска лихо везли нас на тройках. В моем представлении осталась именно эта лихая езда на сибирских почтовых тройках от Томска до Иркутска. Однажды при спуске троек с довольно крутой горки ямщик, ехавший сзади нашей тройки, не сдержал лошадей и налетел на нашу кибитку с такой силой, что оглоблей со всего розмаха был пробит кузов нашей кибитки, и конец оглобли просунулся между моей головой и головой рядом сидевшего со мной жандарма Кузнецова. Долго ахал жандарм после этого и благодарил Господа за спасение от неминуемой смерти, основательно полагая, что если бы конец оглобли тронул его или меня в затылок, то и дух вон вылетел бы из нас. В другой раз ночью наша кибитка заехала в ров и опрокинулась набок, причем при ее падении досталось пуще всего у[нтер]-оф[ицеру] Бухарцеву, на сторону которого свалилась кибитка, и на него навалились и вещи, и Лариса. Бухарцев жаловался после этого на то, что его здорово придавило, так что он чуть не задохся. Мы с Ишутиным, что греха таить, злорадствовали такому приключению с Бухарцевым, ненавистным для нас наушником. Кроме этих двух незначительных событий, длинный путь от Томска до Иркутска мы проехали без приключений» [32, с. 94]. Характерны стоические замечания автора: всего лишь «два незначительных события», так что добрались «без приключений»... А ведь и до Томска, и после Иркутска путь им тоже был неблизкий.

На тройку, где ехал Синегуб, сзади наскочили сани, и оглоблей седокам чуть было не разможило головы ему и жандарму. Сходный случай описан в автобиографической книге И. С. Шмелева (1873–1950) «Лето Господне». Зимой на берегу Москвы-реки на их санки-лубянки налетели сзади сани мужика, мчавшего вниз, под горку, чтобы загрузить наколотый на реке лед. Ехавший с мальчиком старик стал креститься и вздыхать: «...Слава-те, Господи. Долго ли голову пробить оглоблей... вот как брать-то тебя!.. я-то знаю, чего бывает... спешка, дело горячее». Нечто подобное случилось с женой поэта А. А. Фета. 7 января 1889 г. в письме к Я. П. Полонскому он деловито сообщал: накануне Нового года «жена моя вернулась с семейного обеда у брата Дмитрия с левой рукою, переломленной наехавшим на ее сани извозчиком. Теперь рука у нее в гипсовой повязке, и, по крайней мере, прекратились страшные страдания, нераздельные с костоправством и воспалением» [38, с. 358].

Гибель художника А. Г. Венецианова (1780–1847) случилась оттого, что ему не удалось сладить с лошадьми. Он, пожилой академик живописи, числился помещиком Вышневолоцкого

<sup>5</sup> Подробнее этот путь описан в его автобиографической книге «История моего современника», см. там: «...Теперь порой мы оба (с крестьянской девкой, которая правила лошадьми. – В. К.) хохотали, вываливаясь в снег на узеньких дорожках и поворотах».

уезда Тверской губернии. Зимой Венецианов отправился в губернский город на тройке. Под гору лошади вдруг понесли, кучер сумел выпрыгнуть, повозку повалило набок. Венецианов запутался в вожжах и, покуда лошади волокли его по обочине, получил множественные увечья<sup>6</sup>.

Лошади испугались и помчали – таковой была очень частая причина увечий и даже гибели людей, ехавших верхом или в повозках. Это случалось, как с Венециановым, если возница не мог сладить с управлением при спуске с горы. Но иной раз лошади начинали беситься на ровном пути. Яркое описание ситуации находим в рассказе А. П. Чехова «Почта» (1887), когда «лошади чего-то испугались и понесли». А в неоконченной повести Л. Н. Толстого «Дьявол» (1889–1890) героиня выехала на шарабанах, но «смирная лошадь заиграла», и женщина выпрыгнула из повозки. Ей повезло – она хотя бы смогла не зацепиться за колесо. Но все равно стряслось несчастье: «она была уже беременна...» и так далее.

Дочь П. А. Столыпина (1862–1911) припоминала дорожное происшествие, случившееся во времена ее детства. Столыпин, несмотря на поврежденную правую руку, сам объезжал запряженных в повозку рысаков. «Во время прогулки... мы свернули круто на дорогу, на которой солнце после тени как-то сразу ослепило лошадь; она испугалась, взвилась на дыбы, и вся тележка перевернулась. Папа, не растерявшись, толкнул меня в канаву и крикнул, чтобы я оттуда не выходила, а сам, не выпуская вожжей, стал удерживать мечущуюся лошадь. Ему помогли прибежавшие с поля рабочие, и все обошлось благополучно» [4, с. 175–176].

По мнению мемуаристки, лошадь тогда ослепило солнцем. Как-то раз жеребец под художником И. Е. Репиным (1844–1930) был оглушен свистком паровоза и напуган. Репин вспоминал, как в подмосковном имении С. И. Мамонтова Абрамцеве, где часто устраивались кавалькады, он ехал на молодом, сумасбродном коне по кличке Копка. Он писал: «Всем известно, что наши русские лошади уносят. После какого-нибудь шума, свиста они вдруг входят в раж и несут куда попало без памяти. <...> Раздался оглушительный свист локомотива; мой Копка вдруг осатанел, взвился и пустился прямо в толпу по узкой улочке; все мои усилия удержать Копку не подействовали: он уже свалил одного богомольца... вот и другого; я едва могу кричать... все оглядываются, взмахивают руками, кричат что-то сумасшедшему седоку, то есть мне, с разными нелестными прилагательными... Я свалил с ног уже человек десятков и старался за один повод направить его на забор дома против улицы. Ничто не брало одурелого скакуна, пока он не ударился грудью об забор...» (курсив автора. – В. К.) [31, с. 354].

Почти все российские императоры много колесили по европейской части страны. Тем самым они знакомились с Россией, ее городами, монастырями, достопримечательностями, народами и пытались лично контролировать положение дел на местах. А в военное время иногда приходилось выезжать к местам боевых действий. Такие выезды тщательно готовились, и движение повозок бывало стремительным. Нередко и с августейшими особами случались неприятные, опасные происшествия. Памятным стал инцидент в 1836 г. близ от г. Чембара Пензенской губернии – «кувыркколлегия», как шуточно говорил сам пострадавший монарх, Николай I. Тогда экипаж опрокинулся на крутом спуске, Николай сильно ушибся, сломал ключицу, ребро и, как ни спешил, был вынужден остаться в Чембаре на пару недель [3, с. 643–648; 20].

С Александром I тоже подобное приключалось. А еще сильное воздействие на него оказала трагедия с фельдъегерем Масковым. В книге об Александре историк Г. В. Балицкий (писавший под псевдонимом Г. Василич) упоминал о том, что произошло 3 ноября 1825 г.: «В этот же день на пути Александр был поражен случаем с фельдъегерем Масковым, привезшим ему депеши: ящик, везший фельдъегеря, помчался обратно с ним так неосторожно, что на повороте, недалеко от императора, наскочил на кочку, а Масков от толчка был выброшен из экипажа и, ударившись головою о землю, тут же скончался» [6, с. 33].

Летом 1837 г., во время путешествия по России наследника престола, будущего Александра II, случилось неприятное происшествие. Об этом сделал дневниковую запись сопровождавший царевича литератор В. А. Жуковский: «Выезд мой из Тюмени был несчастный. В толпе народа, стремившегося за великим князем, женщина подвернулась под лошадей, и ее ушибло колесом. Я оставил ее на руках нашего подлекаря; не знаю еще, что он скажет. Городничему дано 200 рублей для лечения. Но этого мало» (затем запись по какой-то причине была Жуковским зачеркнута) [10, с. 55, 446].

А в городах, где год от года уличное движение становилось все более оживленным, часто происходили случаи, когда кто-либо, подобно Остапу Бендеру, «попадал под лошадь».

<sup>6</sup> См. в посвященном художнику сборнике отрывки из «Записок» его дочери А. А. Венециановой и «Выписку из дела об убитом лошадейми вышневолоцком помещике академике Венецианове» [1].

Знаменитый историк Н. И. Костомаров (1817–1885) страдал близорукостью. В январе 1884 г. в Петербурге он возвращался вечером из архива, и на Дворцовой площади на него налетели сани. Оглобля ударила его по голове. Костомаров, весь в крови, все же добрался до дома, но слег и уже не поднялся [21, с. 63].

На проезжей части пострадал и другой известный историк – Т. Н. Грановский (1813–1855). Писательница А. Я. Головачева-Панаева вспоминала о его супруге Елизавете Богдановне: «Жена Грановского всегда страшно волновалась, если муж запаздывал возвращением домой, и, как бы он поздно ни вернулся, она не ложилась в постель. Она мне говорила, что ею овладевает какой-то безотчетный страх, и она не в силах уничтожить в своей голове мрачных картин, которые рисуются ей перед глазами при мысли о разных несчастьях, какие бывают от падения из экипажа. Точно она предчувствовала заранее, что Грановский за два года до своей смерти будет разбит при падении из экипажа и его без чувств принесут домой. У него была повреждена челюсть и на одной щеке осталась впадина...» [29, с. 143]. И мать литератора Владислава Ходасевича погибла от несчастного случая в сентябре 1911 г. на московской улице: лошадь чего-то испугалась и понесла, пролетка опрокинулась, Софья Яковлевна выпала и ударилась головой о фонарный столб [24, с. 123].

Интересно, что в тогдашней русской литературе стал заметен такой мотив: травмирующее падение героя с лошади или из повозки (либо иное дорожное происшествие) – и вследствие этого перемена его участи – к худшему, а то и к лучшему. Если автору нужно, чтобы герой не добрался туда, куда он направляется, или чтобы он, застряв в незнакомом городишке для лечения, встретился с предназначенной для него барышней, то автор готов решительно свалить своего героя в придорожную канаву, а то и покалечить. Лучше всего для такого в мирной жизни подходит ситуация, когда лошади понесли, когда верховой жеребец оказался слишком норовистым, либо выбросило из саней. Такой мотив – у А. А. Шаховского в комедии «Не любо – не слушай, а лгать не мешай» (1818), у А. С. Пушкина в поэме «Граф Нулин» (1825). Он обнаруживается у И. С. Тургенева в повестях «Несчастливая» (1869), «Степной король Лир» (1870), а в его комедии «Завтрак у предводителя» (1849) – мимоходом, в словах простоватой помещицы (кстати, с фамилией Каурова). В комедии А. С. Грибоедова «Горе от ума» (1824), после падения Молчалина с лошади, когда Софья в ужасе лишилась чувств (тот позже появился с подвязанной рукой), Чацкому окончательно становится ясно отношение Софьи к человеку, в ком пришлось-таки признать соперника. У главного героя повести Н. Г. Помяловского «Молотов» (1861) из-за дорожной аварии произошла крутая перемена в судьбе. А герой В. А. Соллогуба из «Неоконченных повестей» (1843) умер от болезни, которая приключилась с ним в дороге из-за падения.

У литераторов, которые вообще люди чувствительные, даже сны о дорожных крушениях бывали. Кошмарные сны. В дневниках Л. Н. Толстого есть запись от 22 ноября 1897 г.: «Видал во сне очень живо, что Таня упала с лошади, разбила себе голову, умирает, и я плачу о ней» [36, с. 165]. Это о любимой дочери.

В рассказе Д. Н. Мамина-Сибиряка «Поправка доктора Осокина» (1885) выведен молодой чудаковатый врач из уездного города. Он не держал в хозяйстве лошадь и всегда ходил пешком, поясняя: «Помилуйте, ездить на лошади – это величайшее безумие и самый верный путь к насильственной смерти, а я этого не желаю и надеюсь прожить до ста лет».

Всего-то несколько десятилетий назад проезд в телеге, бричке, в санях либо верхом оказывался ничуть не менее опасным для жизни, чем в наше время лихая гонка на мотоцикле или автомобиле. При гораздо меньших, чем сейчас, скоростях случалось множество ситуаций, грозивших фатальными последствиями. Столкновения при встрече и обгоне, переворачивание экипажей, внезапные поломки на всем скаку были происшествиями повседневными. При таком крушении пассажир нередко попадал под колеса и полозья, а угодив в канаву или овраг, ломал руку, ногу, а то и шею себе сворачивал. В опрокинувшемся экипаже седоков придавливало грузом так, что становилось невозможно дышать. Очень опасными для окружающих были стремительные праздничные выезды и тяжелые обозы. На дорогах и городских улицах люди «попадали под лошадь», их могло смять и искалечить наехавшей повозкой. Верховые и ямщицкие лошади – животные крупные, сильные, с крепкими подкованными копытами – тоже становились причиной увечий и даже гибели. И это вдобавок к тому, что продолжительный путь и без того доставлял множество неудобств и неприятностей. Для России все это имело особенно большое значение, потому что в самой обширной стране мира поддержа-

ние единства и связности территории (при несовершенных средствах сухопутного передвижения) являлось важнейшей задачей. И задачей очень непростой.

### Список литературы

1. Алексей Гаврилович Венецианов: Статьи, письма. Современники о художнике / сост., вступ. ст. и примеч. А. В. Корниловой. Л. : Искусство, 1980. 391 с.
2. Бабинцева Т. В. К. А. Луппова – организатор первых детских садов в Вятке // Герценка: вятские записки / сост. Н. П. Гурьянова; науч. ред. В. А. Коршунков. Киров, 2011. Вып. 20. С. 152–163.
3. Бенкендорф А. Х. Воспоминания: 1802–1837. М. : Рос. фонд культуры, 2012. 761 с.
4. Бок М. [урожд. Столыпина] Жизнь П. А. Столыпина: воспоминания об отце // П. А. Столыпин в воспоминаниях дочерей / науч. ред. Б. Г. Федоров. М. : Гареева; Аграф, 2003. С. 153–299.
5. Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М. : Мол. гвардия, 2010. 440 с.
6. Василич Г. Император Александр I и старец Феодор Кузьмич: по воспоминаниям современников и документам. Изд. 4-е. М. : Образование, 1911. 159 с.
7. Васильев М. И. Русские сани : историко-этнографическое исследование. Великий Новгород : НовГУ им. Ярослава Мудрого, 2007. 364 с.
8. Васильев М. И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135.
9. Елабуга (разгром училища) // Вятская речь. 1914. № 10. С. 3.
10. Жуковский В. А. Полн. собр. соч. и писем. М. : Языки русской культуры, 2004. Т. 14. 768 с.
11. Замечательнейшие происшествия в Вятской губернии за первую половину августа месяца 1857 года // Вятские губернские ведомости. 1857. Отд. 2. Ч. неофиц. № 35. С. 234–235.
12. Замечательнейшие происшествия в Вятской губернии за первую половину июля месяца 1857 года // Вятские губернские ведомости. 1857. Отд. 2. Ч. неофиц. № 30. С. 200.
13. Замечательнейшие происшествия в Вятской губернии за первую половину сентября месяца 1857 года // Вятские губернские ведомости. 1857. Отд. 2. Ч. неофиц. № 39. С. 262.
14. Замечательные происшествия в губернии в декабре 1863 года // Вятские губернские ведомости. 1864. Ч. неофиц. № 3. С. 17–18.
15. Короленко В. Г. Письма из тюрем и ссылки. 1879–1885. Горький : ОГИЗ: Горьк. изд-во, 1935. 209 с.
16. Коршунков В. А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М. : Форум, 2015. 240 с.
17. Коршунков В. А. Неуступчивость: старинный обычай дорожных конфликтов в Яранском уезде Вятской губернии // Славянская традиционная культура и современный мир : сб. мат. науч.-практич. конф. / сост. В. Е. Добровольская. М. : Гос. респ. Центр рус. фольклора, 2002. Вып. 4. С. 59–67.
18. Коршунков В. А. Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. М. : Редкая птица, 2020. 624 с.
19. Коршунков В. А. Свадебный поезд против царского выезда // Родина. 2020. № 9. С. 127–129.
20. Коршунков В. А. Царь-коляска // Родина. 2019. № 12. С. 112–115.
21. Литвак Б. Г. Николай Иванович Костомаров: очерк жизни и творчества // Костомаров Н. И. Очерк домашней жизни и нравов великорусского народа в XVI и XVII столетиях. М. : Республика, 1992. С. 5–106.
22. Матвеев А. В. История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья (средневековье – новое время). Омск : Омск. гос. ун-т им. Ф. М. Достоевского; Омск. филиал Ин-та археологии и этнографии СО РАН, 2014. 268 с.
23. Матвеев А. В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья: (XIX – первая треть XX в.). Омск : Изд-во ОмГПУ; Изд. дом «Наука», 2010. 230 с.
24. Муравьева И. «Счастливый домик»: Владислав Ходасевич, Анна Ходасевич и их переписка // Звезда. 2010. № 11. С. 123–163.
25. Напольских В. В. Удмуртские материалы Д. Г. Мессершмидта: дневниковые записи, декабрь 1726. Ижевск : Удмуртия, 2001. 224 с.
26. Обзор происшествий по Вятской губернии в декабре месяце 1858 года // Вятские губернские ведомости. 1859. Отд. 2. Ч. неофиц. № 5. С. 37.
27. Орлова-Савина П. И. Автобиография. М. : Худож. лит., 1994. 415 с.
28. Отзыв А. М. Унковского о своей ссылке в Вятку // Тр. Вятской ученой архивной комиссии. 1906. Вып. 1–2. Отд. 3. С. 89–90.
29. Панаева (Головачева) А. Я. Воспоминания. М. : Правда, 1986. 512 с.
30. Прозоров А. А. Город Вятка и его обыватели : мемуары. Киров : Изд-во «Экспресс», 2010. 152 с.
31. Репин И. Далекое близкое. Изд. 5-е. М. : Изд-во Академии художеств СССР, 1960. 510 с.
32. Синегуб С. Воспоминания чайковца // Русская мысль. 1907. Год 28-й. Кн. 9. С. 85–107; Кн. 10. С. 29–49; Кн. 11. С. 1–15 (2-я пагинация).
33. Словарь русских народных говоров / гл. ред. Ф. П. Сороколетов. СПб. : Наука, 1992. Вып. 27. 400 с.
34. Состояние Вятской губернии в 1858 году // Памятная книжка и календарь Вятской губернии на 1860 г. / сост. В. Короваевым. Вятка : В тип. Губ. правления, 1860. С. 169–358.



35. Сычугов С. И. Записки бурсака. М.; Л. : Academia, 1933. 352 с.
36. Толстой Л. Н. Полн. собр. соч. Серия 2: дневники. М. : ГИХЛ, 1953. Т. 53. XXXVI + 560 с.
37. Тютчева А. Ф. Воспоминания (при дворе двух императоров). М. : Захаров, 2008. 591 с.
38. Фет А. А. Письма // Фет А. А. Стихотворения. Проза. Письма. М. : Сов. Россия, 1988. С. 326–417.
39. Центральный государственный архив Кировской области.
40. Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М. : Индрик, 2003. 528 с.
41. Randolph J. W. The singing coachman or, the road and Russia's ethnographic invention in early modern times // Journal of early modern history. 2007. Vol. 11. № 1–2. Pp. 33–61.

## Maimed and dead people: tragic aspects of the daily life on the Russian roads in the 19th and early 20th centuries

V. A. Korshunkov

PhD in Historical Sciences, associate professor, Vyatka State University.  
Russia, Kirov. E-mail: vla\_kor@mail.ru

**Abstract.** The "culture of the road", the "traditional culture of travel", the "road tradition" of Russia and the circumstances of road movements in the Russian Empire have been studied by historians, anthropologists, ethnographers only the end of the last century. In scientific and popular literature, attention is usually not paid to threats to the life and health of those who used horse-drawn transport or rode horseback in the 19th – early 20th centuries. This article considers threats not from robberies or other emergencies, but from those constant and ubiquitous circumstances that made almost every road movement unpredictable and dangerous.

This topic is investigated using generalized data that was collected before the revolution by local officials and employees of statistical committees. Some data were published at the same time, much was deposited in archives. Despite all the conditionality of the data contained in official documents, their analysis allows us to identify trends and trace comparative ratios (for example, road deaths against the background of other deaths). The impressions of contemporaries, which are contained in memoirs, correspondence, and journalism, are also very important. Works of fiction are an essential addition. At the same time, it is important that the road theme in personal documents and narrative sources is not the main, plot-forming one.

It turns out that traveling in a cart, sleigh or riding a horse in the 19th – early 20th centuries was no less life-threatening than rapid movement on a motorcycle or car in our time. At much lower speeds than now, there were many situations that threatened fatal consequences. Collisions during a meeting and overtaking, overturning of carriages, sudden breakdowns at full gallop were everyday incidents. Riding and coachman's horses – animals large, strong, with strong hooves – could also be the cause of injuries and even death. And this is in addition to the fact that every long journey already caused a lot of inconvenience and trouble. Meanwhile, if we do not take into account this aspect of everyday life on the road, historians will not fully understand the specifics of the management of the Russian state and the conditions of its functioning even at that relatively late time. In the most extensive country in the world, maintaining the unity and connectivity of the territory (with non-modern means of land transportation) was the most important and very difficult task.

**Keywords:** road tradition, traffic, daily life, road incidents, archival documents, memoirs.

### References

1. Aleksey Gavrilovich Venecianov: *Stat'i, pis'ma. Sovremenniki o hudozhnike* – Alexey Gavrilovich Venecianov: Articles, letters. Contemporaries about the artist / comp., introd. art. and notes by A.V. Kornilova. L. Iskusstvo (Art). 1980. 391 p.
2. Babinceva T. V. K. A. Luppova – *organizator pervykh detskih sadov v Vyatke* [K. A. Luppova – organizer of the first kindergartens in Vyatka] // *Gercenka: vyatskie zapiski* – Hertsenka: Vyatka notes / comp. N. P. Guryanova; scient. ed. V. A. Korshunkov. Kirov. 2011. Is. 20. Pp. 152–163.
3. Benkendorf A. H. *Vospominaniya: 1802–1837* [Memoirs: 1802–1837]. M. Russian Cultural Foundation. 2012. 761 p.
4. Bok M. [nee. Stolypina] *Zhizn' P. A. Stolypina: vospominaniya ob otce* [The life of P. A. Stolypin: memories of her father] // *P. A. Stolypin v vospominaniyah docherej* – P. A. Stolypin in the memoirs of daughters / scient. ed. B. G. Fedorov. M. Gareeva; Agraf. 2003. Pp. 153–299.
5. Borisov N. *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epohu bezdorozh'ya* [The daily life of a Russian traveler in the off-road era]. M. Mol. guardia (Young guard). 2010. 440 p.
6. Vasilich G. *Imperator Aleksandr I i starec Feodor Kuz'mich: po vospominaniyam sovremennikov i dokumentam* [Emperor Alexander I and elder Feodor Kuzmich: according to the memoirs of contemporaries and documents. 4th ed.]. M. Obrazovanie (Education). 1911. 159 p.

7. Vasil'ev M. I. *Russkie sani : istoriko-etnograficheskoe issledovanie* [Russian sleigh : historical and ethnographic research]. Veliky Novgorod. NovSU n. a. Yaroslav the Wise. 2007. 364 p.
8. Vasil'ev M. I. *Factory formirovaniya oblika russkikh dorog v X – nachale XX v.* [The factors which were shaping the appearance of Russian roads in the 10th – early 20th century] // *Etnograficheskoe obozrenie – Ethnographic Review*. 2013. No. 3. Pp. 125–135.
9. *Elabuga (razgrom uchilishcha) – Yelabuga (the defeat of the school)* // *Vyatskaya rech' – Vyatka speech*. 1914. No. 10. P. 3.
10. Zhukovskij V. A. *Poln. sobr. soch. i pisem* [Complete works and letters]. M. Languages of Russian culture. 2004. Vol. 14. 768 p.
11. *Zamechatel'nejshie proisshestiya v Vyatskoj gubernii za pervuyu polovinu avgusta mesyaca 1857 goda* – Remarkable incidents in the Vyatka province for the first half of August 1857 // *Vyatskie gubernskie vedomosti – Vyatka guberniya news*. 1857. Dep. 2. Unofficial part. No. 35. Pp. 234–235.
12. *Zamechatel'nejshie proisshestiya v Vyatskoj gubernii za pervuyu polovinu iyulya mesyaca 1857 goda* – Remarkable incidents in the Vyatka province for the first half of July 1857 // *Vyatskie gubernskie vedomosti – Vyatka guberniya news*. 1857. Dep. 2. Unofficial part. No. 30. P. 200.
13. *Zamechatel'nejshie proisshestiya v Vyatskoj gubernii za pervuyu polovinu sentyabrya mesyaca 1857 goda* – Remarkable incidents in the Vyatka province for the first half of September 1857 // *Vyatskie gubernskie vedomosti – Vyatka guberniya news*. 1857. Dep. 2. Unofficial part. No. 39. P. 262.
14. *Zamechatel'nye proisshestiya v gubernii v dekabre 1863 goda* – Remarkable incidents in the province in December 1863 // *Vyatskie gubernskie vedomosti – Vyatka guberniya news*. 1864. Unofficial part. No. 3. Pp. 17–18.
15. Korolenko V. G. *Pis'ma iz tyurem i ssylok. 1879–1885* [Letters from prisons and exile. 1879–1885]. Gorky. OGIz: Gorky publishing house. 1935. 209 p.
16. Korshunkov V. A. *Dorozhnaya tradiciya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road tradition in Russia: rites, customs, and popular beliefs]. M. Forum. 2015. 240 p.
17. Korshunkov V. A. *Neustupchivost': starinnyj obyčaj dorozhnyh konfliktov v Yaranskom uezde Vyatskoj gubernii* [Incompliance: the old custom of road conflicts in the Yaransky district of the Vyatka province] // *Slavyanskaya tradicionnaya kul'tura i sovremennyy mir : sb. mat. nauch.-praktich. konf. – Slavic traditional culture and the contemporary world : coll. of materials of scientific and practical conf. / comp. V. E. Dobrovolskaya*. M. State Rep. Center of Russian Folklore. 2002. Is. 4. Pp. 59–67.
18. Korshunkov V. A. *Put' skvoz' veka i zemli: dorozhnaya tradiciya Rossii* [Travel through time and space: the road tradition in Russia]. M. Redkaya Ptitsa (Rare Bird). 2020. 624 p.
19. Korshunkov V. A. *Svadebnyj poezd protiv carskogo vyezda* [Peasant wedding vs tsar's coach] // *Rodina – Motherland*. 2020. No. 9. Pp. 127–129.
20. Korshunkov V. A. *Car'-kolyaska* [The tsar's coach] // *Rodina – Motherland*. 2019. No. 12. Pp. 112–115.
21. Litvak B. G. *Nikolaj Ivanovich Kostomarov: ocherk zhizni i tvorchestva* [Nikolay Ivanovich Kostomarov: an essay on life and creativity] // *Kostomarov N. I. Ocherk domashnej zhizni i nraov velikorussskogo naroda v XVI i XVII stoletiyah* [An essay on the domestic life and morals of the Great Russian people in the 16th and 17th centuries]. M. Respublika (Republic). 1992. Pp. 5–106.
22. Matveev A. V. *Istoriya suhoputnyh putej soobshcheniya Omskogo Priirtysh'ya (srednevekov'e – novoe vremya)* [History of overland communication routes of the Omsk Irtysh region (Middle Ages – modern times)]. Omsk. Omsk State University n. a. F. M. Dostoevsky; Omsk Branch of the Institute of Archeology and Ethnography SB RAS. 2014. 268 p.
23. Matveev A. V. *Tradicionnaya kul'tura puteshestviya naseleniya Srednego Priirtysh'ya: (XIX – pervaya tret' XX v.)* [The traditional culture of travel of the population of the Middle Irtysh region: (19th – the first third of the 20th century.)]. Omsk. Publishing House of OmSPU; Publishing house "Nauka" (Science). 2010. 230 p.
24. Murav'eva I. *"Schastlivyj domik": Vladislav Hodasevich, Anna Hodasevich i ih perepiska* ["Happy house": Vladislav Khodasevich, Anna Khodasevich and their correspondence] // *Zvezda – Star*. 2010. No. 11. Pp. 123–163.
25. Napol'skih V. V. *Udmurtskie materialy D. G. Messerschmidta: dnevnikovyje zapisi, dekabr' 1726* [Udmurt materials of D. G. Messerschmidt: diary entries, December 1726]. Izhevsk. Udmurtia. 2001. 224 p.
26. *Obzor proisshestvij po Vyatskoj gubernii v dekabre mesyace 1858 goda* – Review of incidents in the Vyatka province in the month of December 1858 // *Vyatskie gubernskie vedomosti – Vyatka guberniya news*. 1859. Dep. 2. Unofficial part. No. 5. P. 37.
27. Orlova-Savina P. I. *Avtobiografiya* [Autobiography]. M. Hud. lit. (Art. lit.) 1994. 415 p.
28. Otzyv A. M. *Unkovskogo o svoej ssylke v Vyatku* – A. M. Unkovsky's review of his exile to Vyatka // *Tr. Vyatskoj uchenoj arhivnoj komissii* – Proceedings of Vyatka Scientific Archival Commission. 1906. Is. 1–2. Ed. 3d. Pp. 89–90.
29. Panaeva (Golovacheva) A. Ya. *Vospominaniya* [Memoirs]. M. Pravda (Truth). 1986. 512 p.
30. Prozorov A. A. *Gorod Vyatka i ego obyvateli : memuary* [The city of Vyatka and its inhabitants: memoirs]. Kirov. Publishing house "Express". 2010. 152 p.
31. *Repin I. Dalekoe blizkoe* [Distant close]. 5th ed. M. Publishing House of the Academy of Arts of the USSR. 1960. 510 p.

32. *Sinegub S. Vospominaniya chajkovca* [Memoirs of the Tchaikovsky's fellow] // *Russkaya mysl'* – Russian thought. 1907. Year 28th. Book 9. Pp. 85–107; Book 10. Pp. 29–49; Book 11. Pp. 1–15 (2nd pagination).
33. *Slovar' russkih narodnyh govorov* – Dictionary of Russian folk dialects / chief ed. F. P. Sorokoletov. SPb. Nauka (Science). 1992. Is. 27. 400 p.
34. *Sostoyanie Vyatskoj gubernii v 1858 godu* – The condition of the Vyatka province in 1858 // *Pamyatnaya knizhka i kalendar' Vyatskoj gubernii na 1860 g.* – Notebook and calendar of the Vyatka province for 1860 / comp. V. Korovaev. Vyatka. Typ. of gubernia government. 1860. Pp. 169–358.
35. *Sychugov S. I. Zapiski bursaka* [Notes of bursak]. M.; L. Academia. 1933. 352 p.
36. *Tolstoj L. N. Poln. sobr. soch. Seriya 2: dnevniki* [Complete works. Ser. 2: diaries]. M. GIHL. 1953. Vol. 53. XXXVI + 560 p.
37. *Tyutcheva A. F. Vospominaniya (pri dvore dveh imperatorov)* [Memoirs (at the court of two emperors)]. M. Zakharov. 2008. 591 p.
38. *Fet A. A. Pis'ma* [Letters] // *Fet A. A. Stihotvoreniya. Proza. Pis'ma* [Poems. Prose. Letters]. M. Sov. Russia. 1988. Pp. 326–417.
39. Central State Archive of the Kirov region.
40. *Shchepanskaya T. B. Kul'tura dorogi v russkoj miforitual'noj tradicii XIX–XX vv.* [Culture of the road in the Russian mythological tradition of the 19th – 20th centuries]. M. Indrik. 2003. 528 p.
41. *Randolph J. W.* The singing coachman or, the road and Russia's ethnographic invention in early modern times // *Journal of early modern history*. 2007. Vol. 11. № 1–2. Pp. 33–61.